Dziennik Urzędowy
MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

Warszawa **Nr. 12** d. 31 grudnia 1919 r.

Spis rzeczy.

Czcionkami Drukarni Dziennika Poznańskiego.

1.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żel. z d. 16. XII. 1919 r. Nr. 27816.

Do wszystkich Sekcji M. K. Ż.,
wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych,
do Dyrekcji Budowy Kolei.

Naczelnik Państwa mianował mnie Ministrem Kolei Żelaznych. Z dniem dzisiejszym obejmuję powierzony mi urząd. Świadom całej powagi podjętego zadania i trudności, połączonych z tą w obecnym czasie szczególnie ważną placówką administracji państwowej, zwracam się do całego personelu kolejowego z gorącym, ale również stanowczym apelem o wydatną pomoc i współpracę.

Słuszne życzenia personelu traktować będę życzliwie i popierać z całą energją.

Pragnę, by stosunek mój do całego personelu oparty był na bezwzględnem wzajemnem zaufaniu i szczerości.

W łącznej pracy dążyć musimy do pokonania trudności komunikacyjnych i poprawy stosunków w kolejnictwie. Wymaga tego od nas dobro kraju i jego zaopatrzenie.

Miejmy stale na uwadze, że Ojczyzna jeszcze ciągle w wojnie i że na kolejnictwie polskiem spoczywa w znacznym stopniu współodpowiedzialność za jej przebieg.

Żądam od każdego bezwzględnego spełnienia obowiązków i posłuchu, bo jedynie utrzymanie należnej dyscypliny zdoła wzmocnić słaby dziś jeszcze organizm ojczystego kolejnictwa.

Nieposłuszeństwo i nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, jakoteż nadużycia wszelkiego rodzaju, karać będę z całą bezwzględnością, uważając je za zdradę obowiązków obywatelskich.

Minister Kolei Żelaznych

Kazimierz Bartel.

2.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kol. Żel. z d. 8. X. 1919. Nr. 4414371/442052.

Na mocy dekretu z dn. 7 lutego r. b. Nr. 152 i w myśl porozumienia z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Wprowadza się od dn. 10 października r. b. na eksploatowanej przez Warszawską Dyrekcję Kolei Państwowych bocznicy Rawa - Żdżary taryfa osobowa i towarowa o 20% większa, aniżeli na wąskotorowych kolejach dojazdowych państwowych.

Minister Kolei Żelaznych.

(—) *Eberhardt.*

3.

PISMO

Ministra Kol Żel. z d. 29. XI. 1919. Nr. 4413491/441700.

Powołując się na pismo p. Inżyniera A. Ponikowskiego, działającego z ramienia Sejmiku Konstantynowskiego, z dnia 23. IX. 1919 r., Nr. 375, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Upełnomocnionego przedstawiciela Sejmiku pow. Konstantynowskiego zobowiązania, na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162. „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych", wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaje panu Antoniemu Ponikowskiemu, działającemu z ramienia Sejmiku Konstantynowskiego, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Terespola, przez Malową Górę, Cieleśnicę, Klonowicę, Janów, Konstantynów, Litewniki, do Platerowa, o długości wraz z warjantami siedemdziesiąt pięć kilometrów, przechodzącej przez starostwa Bialskie i Konstantynowskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa

(—) *Eberhardt.*

Szef Sekcji

(—) *Krzyżanowski.*

4.

PISMO

Min. Kol. Żel. z d. 6. XII. 1919. Nr. 4413927,441755.

Powołując się na pismo Dyrekcji Budowy Kolei Żelaznych Państwowych z dnia 12. II. 1919, Nr. 5128, Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez Pana Feliksa Mieszkowskiego, właściciela dominium Skrwilno zobowiązania z dnia 2 grudnia 1919 r., na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162. „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych", wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 roku i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaje panu A Przybylskiemu, inżynierowi zamieszkałemu w Warszawie, przy ulicy Marszałkowskiej Nr. 22, działającemu z ramienia pana Feliksa Mieszkowskiego, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Urszulewa do Skrwilna, o długości wraz z warjantami dziewięć kilometrów, przechodzącej przez starostwa Rypińskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa
(—) w z. *Prachtel.*

Szef Sekcyi
(—) *Krzyżanowski.*

5.

PISMO

Ministra Kol. Żel. z d. 6. XII. 1919. Nr. 4414371/441824.

Powołując się na pismo p. T. Sułowskiego, występującego z ramienia Tow. Akc. Siła i Swiatło, z dnia 26. IX. 1919 r. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez pana T. Sułowskiego zobowiązania z dnia 8 listopada 1919 r. na mocy Art. 29 Dekretu 162 „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych", wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 roku i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14, niniejszym nadaje panu Inżynierowi Tadeuszowi Baniewiczowi, działającemu z ramienia Towarzystwa Akcyjnego „Siła i Światło" prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Łomianek przez Nowy Dwór do Modlina, o długości wraz z warjantami dwadzieścia i pięć klm., przechodzącej przez starostwa Warszawskie i Płońskie.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Kierownik Ministerstwa
(—) w z. *Prachtel.*

Szef Sekcji
(—) *Krzyżanowski.*

6.

PISMO

Min. Kol. Żel. do p. Józefa Karnkowskiego w sprawie zezwolenia na studja do budowy kolei wąskotorowej Lipno—Chełmice – Włocławek, 17. XII. 1919 Nr. 4416358 — 442071.

Powołując się na pismo p. Inżyniera Józefa Karnkowskiego z dnia 12 grudnia r. b. Ministerstwo Kolei Żelaznych z uwagi na złożone przez p. Inżyniera Józefa Karnkowskiego zobowiązania z dnia 12 grudnia na mocy Art. 29 Dekretu Nr. 162.

„W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych" wydanego przez Naczelnika Państwa w dniu 7 lutego 1919 r. i ogłoszonego w Dzienniku Praw Państwa Nr. 14 niniejszym nadaje Panu Inżynierowi Józefowi Karnkowskiemu działającemu w swoim własnym imieniu prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Lipna przez Chełmice do Włocławka z bocznicą Chełmice - Dobrzyń, o długości wraz z warjantami czterdzieścipięć klm. przechodzącej przez starostwo Lipnowskie. Trasa winna być projektowaną jak dla kolei szerokotorowej II. rzędu z wyjątkiem zejścia do Wisły.

Przy wykonaniu kolei wąskotorowej dopuszczalne są spadki jak dla kolei dojazdowej.

Prawo niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy od daty wydania.

Jednocześnie Ministerstwo zawiadamia o niniejszym odnośnych starostów.

Minister Kolei Żelaznych
w z. (—) *J. Eberhardt.*

7.

OKÓLNIK

Min. Kol. Żel. z d. 11. XII. 1919. Nr. 14519 215480.

Do wszystkich Sekcyi
Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Z Wydziału dla ogólnych spraw personalno-finansowych i Wydziału finansowo - gospodarczego Sekcji Finansowej wydziela się następujące sprawy:

1. Sprawy tyczące się stosunku Państwa do kolei niepaństwowych, względnie do kolei dawniej upaństwowionych lub będących czy to w posiadaniu czy też w zarządzie Państwa na mocy innego aktu prawnego (n. p. dzierżawy) wreszcie do kolei będących pod nadzorem Państwa;
2. współdziałanie przy koncesjonowaniu kolei pod względem finansowym;
3. sprawy finansowania budować się mających kolei.

Dla tych spraw stwarza się w Sekcji Finansowej osobny Wydział pod nazwą: „Wydział dla spraw finansowania i nadzoru finansowego kolei“.

Kierownik Ministerstwa
(—) *J. Eberhardt.*

W zależności od tego artykuł III ustęp II Przepisów Służbowych dla Sekcji Ministerstwa Kolei Zelaznych, ogłoszonych w Nr. 9 Dziennika Urzędowego z dnia 15 września 1919 r., należy uzupełnić cyfrą: „6. Wydział dla spraw finansowania i nadzoru finansowego kolei“, z podaniem przytoczonego w okólniku zakresu działalności rzeczonego Wydziału.

8.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kol. Żel. z d. 11. XII. 1919. Nr. 441371 442052.

Na mocy dekretu Nr. 152 z dnia 7 lutego r. b. i w myśl porozumienia z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na linjach Towarzystwa Akcyjnego Warszawskich Dróg Zelaznych Dojazdowych od dnia 15 grudnia r. b. taryfa osobowa podwyższa się do 19 fen. za 1 osobo-klm. w klasie III-ej i do 28,5 fen. za 1 osobo-klm. w klasie II-ej.

Kierownik Ministerstwa K. Ż.
(—) *J. Eberhardt.*

9.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych, w przedmiocie uzupełnienia rozporządzenia o wprowadzeniu odpowiedzialności kolei za zaginięcie, brak wagi, lub uszkodzenie towarów i bagażu.

W uzupełnieniu punktu 1) lit. C. rozporządzenia z dnia 15-go lipca 1919 r. ogłoszonego w Monitorze Polskim Nr. 157, z dnia 16-go lipca 1919 r., oraz w Dzienniku Praw Nr. 57, z dnia 18-lipca 1919 r, poz. 350, zarządzam, że z powodu niemożności w dzisiejszych warunkach ustalenia odpowiedzialności kolei żelaznych za nieterminową dostawę bagażu i przesyłek i w związku z tem wprowadzenia terminów tej dostawy, przedawnienie należy liczyć:

a) w przypadkach zaginięcia bagażu po upływie trzech dni od chwili przybycia pociągu, na który zaginiony bagaż został nadany i

b) w przypadkach zaginięcia przesyłki, po upływie sześciu tygodni od dnia jej nadania.

Kierownik Ministerstwa.
(—) *J. Eberhardt.*

Warszawa, dnia 12 grudnia 1919 r.

10.

OKÓLNIK

do wszyskich Dyrekcyi Kolei Państwowych z d. 14. XII. 1919. Nr. 4314909.

Załączony przy niniejszym rozkaz Ministerstwa Spraw Wojskowych Nr. 2077 z dnia 21-go listopada, ustalający podział przesyłek kolejowych, w których wojsko jest zainteresowane, na dwie kategorje, a mianowicie:

a) na transporty wojskowe

b) na transporty dla potrzeb wojska

ze wskazaniem, jakiemi dokumentami transporty owe winny być zaopatrzone, oraz na jakich warunkach mogą być przewożone kolejami żelaznemi, Ministerstwo Kolei Żelaznych przesyła do ścisłego wykonania z dniem 15-go grudnia 1919 r.

Ministerstwo Kolei Żelaznych
w z. (—) *Czapski.*

11.

ROZKAZ

Ministra Spr. Wojsk. z d. 21. XI. 1919. Nr. 2077/kol.

W uzupełnieniu rozkazu Nr. 2697 z dnia 15. 7. 1919. D. R. W. 79 z 22. 7 ustala się podział przesyłek kolejowych, w których wojsko jest zainteresowane, stosownie do ich charakteru na następujące dwie kategorje:

1. na transporty wojskowe i
2. na transporty dla potrzeb wojska.

ad 1. Transportami wojskowymi są tylko te, przy których nadawcą i odbiorcą jest Urząd Wojskowy. Transporty takie mają pierwszeństwo w dostawie wagonów, powinny być w Dow. Dworca lub też w dotyczącym O. K. T. W. zgłaszane i wdrażane, przez co zapewnioną zostaje im podczas przewozu i wyładowania opieka Władz Wojskowo-Kolejowych. Na podstawie biletu kolejowego wzoru B, wystawionego przez Urząd Wojskowy nadawczy, mogą nadto dla takich przesyłek konta przewozowe jako też uboczne należytości kolejowe być kredytowane na rachunek Min. Spr. Wojsk.

ad 2. Jako transporty dla potrzeb wojska określa się takie przesyłki kolejowe, których nadawcą jest osoba lub instytucja prywatna, *odbiorca zaś bezwarunkowo i wyłącznie instytucja wojskowa.*

Warunek, że odbiorcą musi być instytucja wojskowa jest niezbędną cechą transportów dla potrzeb wojska. Uchylenie się od tego warunku jest surowo wzbronione. Odpowiedzialność za jego spełnienie ponoszą: Urząd wojskowy wydający odnośne zaświadczenie, strona zainteresowana odpowiedni funkcjonarjusze kolejowi i wreszcie odbiorca. Zmiana adresu wojskowej instytucji za pomocą dodatkowego zlecenia na adres cywilny jest wzbronioną, taki adres może być zmieniony wyłącznie tylko na inny adres wojskowy. Wystawianie biletów kolejowych wzoru B dla takich transportów celem kredytowania należytości kolejowych jest *niedozwolonem.*

Dla zapewnienia jednakowoż takim transportom wszelkich innych ulg (rychłej dostawy wagonów ewentualnie wdrażanie przez D-wa Dworców lub O. K. T. W. i opieki Władz Wojskowo-Kolejowych podczas przewozu) winien nadawca wykazać się przed nadaniem w Dowództwie Dworca lub też w braku tegoż u zawiadowcy stacji odpowiedniem zaświadczeniem zainteresowanej władzy wojskowej. Zaświadczenie jest jednorazowe i służy tylko dla jednego transportu (kilka transportów na podstawie jednego i tego samego zaświadczenia wysyłać nie wolno).

Przepisy wykonawcze.

Osoba lub istytucja cywilna, wysyłająca przesyłkę dla potrzeb wojska zwraca się z zaświadczeniem (wydanym przez odnośną instytucję, lub Urząd wojskowy) dla swego transportu do Naczelnika stacji nadawczej w chwili, gdy transport jest faktycznie gotów do załadowania. Po odbiorze przez odnośną władzę kolejową nadanego transportu ewent. po dostawieniu potrzebnych wagonów naczelnik stacji odbiera to zaświadczenie od nadawcy, sprawdza czy zaświadczenie zgadza się co do jakości, wagi i adresu instytucji odbiorczej z deklarowanym do wysyłki towarem i po załatwieniu wszelkich czynności z transportami na potrzeby wojska związanemi, zaświadczenie odsyła wprost do Kierownictwa Transportów Wojskowych, Grupa Etapowa, Warszawa, Nowy-Świat nr. 14, robiąc na zaświadczeniu adnotację o wyekspedjowaniu danego transportu, zawierającą ilość wagonów, udzielonych dla danego transportu. Na oryginale i dublikacie listu przewozowego naczelnik stacji nadawczej zaznacza: „transport na mocy zaświadczenia urzędu wojskowego . . . . wydanego na imię . . . . pod Nr. . . . . z dnia . . . . uważać jako transport dla potrzeb wojska" (pieczęć, data, podpis naczelnika stacji).

Kierownictwo Transportów Wojskowych po sprawdzeniu cyfrowem czy dany transport rzeczywiście wymagał tylu wagonów, ile naczelnik stacji na zaświadczeniu odnotował, odsyła takowe celem kontroli i ew. pociągnięcia do odpowiedzialności winnych za stwierdzone nadużycia do Departamentu przełożonego nad instytucją, która wydała zaświadczenie. Jeżeli instytucja wojskowa, wydająca zaświadczenie nie jest jednocześnie odbiorcą, to kopję tego zaświadczenia przesyła się do tego urzędu wojskowego, który będzie transport odbierał.

Zaświadczenie to winno zawierać następujące dane:

1. Nagłówek (wypisany wyraźnie dużemi literami) „Transport dla potrzeb wojska".
2. Nazwę istytucji dającej zaświadczenie.
3. Datę, Nr. bieżący.
4. Komu zaświadczenie wydano.
5. Stację nadawczą.
6. Rodzaj transportu t. j. rodzaj towaru ew. znaki na opakowaniu, rodzaj opakowania, waga, względnie objętość.

   Jeżeli w wyjątkowych wypadkach przy wydawaniu zaświadczenia waga nie da się z góry określić, należy ją podać choćby w przybliżeniu n. p. około 10 000 kg., różnica jednak między rzeczywistą, a przypuszczalną wagą, winna być możliwie w stosunku do transportu nieznaczna.
7. Pieczęć instytucji wystawiającej zaświadczenie. Podpis dowódcy.
8. Stację wyładowczą i adres instytucji wojskowej odbiorczej.

Za zgodność:	Za ministra:
Szef Departamentu III.	II-gi Wiceminister
(—) *Niesiołowski*, pułkownik.	(—) *Sosnkowski*, generał podporucznik.

12.

OKÓLNIK PREZYDENTA MINISTRÓW

w przedmiocie ogłaszania rozporządzeń rządowych w Dzienniku Ustaw, d. 15. XII. 19 Nr. 14979/19.

Do wszystkich Panów Ministrów, Prezesa Głównego Urzędu Likwidacyjnego i Prezesa Głównego Urzędu Ziemskiego.

W myśl art. 21 dekretu o organizacji władz naczelnych z dnia 3 stycznia 1918 r. (Dz. Praw Nr. 1 poz 1) w Dzienniku Praw winny były być ogłaszane „ustawy, zatwierdzone przez Radę Regencyjną oraz wydane przez nią dekrety". Natomiast wszelkie rozporządzenia zarówno Rady Ministrów, jak i poszczególnych Ministrów winny były być ogłaszane jedynie w gazecie rządowej, t. j. w „Monitorze Polskim". Pomimo to jeszcze w czasie trwania

mocy obowiązującej tego dekretu wiele rozporządzeń ogłaszano także w Dzienniku Praw, jakkolwiek mocy Prawnej nabierały one już i wyłącznie z chwilą ogłoszenia ich w „Monitorze Polskim".

W tym stanie rzeczy zmianę i to zasadniczą wprowadziła dopiero ustawa z dnia 31 lipca 1919 r. w sprawie wydawania Dziennika Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej (D. U. R. P. Nr. 66 poz. 400). Art. 1 tej ustawy stanowi, że w Dzienniku Ustaw ogłoszone będą oprócz ustaw sejmowych i ratyfikowanych przez Sejm umów międzynarodowych także „powszechnie obowiązujące rozporządzenia Rządu, wydane na podstawie obowiązujących ustaw" oraz „oświadczenia Rządowe, które w myśl obowiązujących przepisów w Dzienniku Ustaw umieszczone być winny".

W myśl art. 3 i 4 tych przepisów wszelkie akty prawne, w art. 1 wymienione, nabierają mocy prawnej dopiero z chwilą ogłoszen a ich w Dzienniku Ustaw, ogłoszenie ich przeto w „Monitorze Polskim" tej mocy prawnej im nie nadaje. Pomimo tego wyraźnego brzmienia ustawy dotychczasowa praktyka utrzymywała się naogół i nadal, t. j. ogłaszano wszyskie rozporządzenia w „Monitorze Polskim", podczas gdy ogłoszenia w Dzienniku Ustaw żądano tylko dla niektórych z nich. Podnieść należy, że jednolitego krytorjum, na podstawie którego byłoby przeprowadzone rozróżnienie między temi rozporządzeniami, które miały być ogłoszone tylko w „Monitorze Polskim", a temi, które ogłoszone także w Dzienniku Ustaw, niepodobna się dopatrzyć, i powody, dla których żądane takiej podwójnej publikacji, były przeważnie dość przypadkowej natury.

By na przyszłość wprowadzić jednolity sposób postępowania, proszę Pana Ministra (Prezesa) o wydanie zarządzenia, aby wszelkie Jego rozporządzenia, mające obowiązywać powszechnie ludność, a nie wyłącznie organa rządowe, były posyłane do publikacji Redakcji Dziennika Ustaw.

Nie przeszkadza to oczywiście równoczesnemu ogłaszaniu ich w „Monitorze Polskim", co jest tembardziej wskazane, że przyczynić się może do faktycznego rozpowszechnienia wśród ludności znajomości odnośnych rozporządzeń. Podnieść jednak należy, że jedynie ogłoszenie takich rozporządzeń w Dzienniku Ustaw nadaje im moc prawną.

Celem uniknięcia niepożądanych następstw w razie ogłoszenia takich rozporządzeń w „Monitorze" przed ukazaniem się ich w Dzienniku Ustaw — jest konieczne, by te rozporządzenia i ustawy, których ogłoszenie także w „Monitorze" jest pożądane, nie były przysyłane Prezydjum Rady Ministrów dla zarządzenia tego ogłoszenia przed wydrukowaniem ich w Dzienniku Ustaw.

Wtedy Redakcja „Monitora" będzie miała możność zacytowania daty i numeru Dziennika Ustaw, w którym dane rozporządzenie się ukazało.

Z tego względu należy zwrócić szczególną uwagę na przepis art. 4 powołanej ustawy, w myśl którego moc obowiązująca ogłoszonych w Dzienniku Ustaw aktów zaczyna się po upływie dni 14-tu od ich ogłoszenia, o ile w nich inaczej nie postanowiono. Ponieważ bardzo często rozporządzenia mają obowiązywać natychmiast po ich ogłoszeniu, przeto należy w tych wypadkach w rozporządzeniach tych wyraźnie to właśnie postanowienie przytoczyć.

Przy interpretowaniu przepisu art. 1 powołanej ustawy, nakazującego ogłaszaniu w Dzienniku Ustaw jedynie tych rozporządzeń, które zostały „wydane na podstawie obowiązujących ustaw", należy mieć na względzie, że powszechnie obowiązujące rozporządzenia Rządu wydawane być mogą wogóle

jedynie na podstawie obowiązujących ustaw. Z tego względu należy w każdym rozporządzeniu, mającem powszechnie obowiązywać, wymienić ten przepis ustawy, na którym się ono opiera. Dotychczasowa praktyka wykazuje, żę zasada ta nie zawsze była ściśle przestrzegana.

Z powyższego wynika, że w Dzienniku Ustaw nie mają być ogłaszane wszelkie wewnętrzne rozporządzenia i instrukcje dla tych rozporządzeń. Właściwem miejscem ogłaszania takich przepisów, o ile jest ono z tych czy innych względów wskazane, jest bądź Dziennik Urzędowy odnośnej władzy centralnej (vide art. 22 dekr. z 3. I. 1918 Dz. p. Nr. 1), bądź też, zwłaszcza, jeżli mają one obowiązywać organa kilku władz centralnych, „Monitor Polski".

Niezależnie od przestrzegania na przyszłość powyższych zasad, należy uzgodnić dotychczasowy stan faktyczny ze stanem prawnym. W tym celu zechce Pan Minister (Prezes) zarządzić, by wszelkie rozporządzenia, odpowiadające cechom w art. 1 wymienionej ustawy podanym, wydane przez Pana Ministra (Prezesa) po dniu 16 sierpnia 1919 r zostały ogłoszone w Dzienniku Ustaw, o ile do tej pory jeszcze w nim ogłoszone nie zostały, przyczem należy zwrócić uwagę, że redakcji tego Dziennika winny być przesłane oryginały odnośnych rozporządzeń, gdyż na podstawie odpisów ogłoszenie ich uskutecznione być nie może. Jeżeli pierwotne oryginały zaginęły, należy sporządzić ich duplikat, o ile zostanie na nich umieszczony własnoręczny podpis Pana Ministra (Prezesa), będą dla Redakcji Dziennika Ustaw zupełnie równoznaczne z pierwotnym oryginałem.

Ze względu na to, że ustawa o wydawaniu Dziennika Ustaw nie obowiązuje narazie na obszarze b dzielnicy Pruskiej, istniejący dotychczas tryb publikacji rozporządzeń Ministra b. Dzielnicy Pruskiej pozostawia się narazie bez zmiany.

Prezydent Ministra

(-) *Skulski.*

13

OKÓLNIK

Ministra Kol Żel. z dn. 17. XII. 1919. Nr. 27805.

Do wszystkich Sekcji M. K. Ż.

Ze względu na potrzebę intenzywnej pracy i wzmożenie się agend Minist. Kol Żel., których natychmiastowego załatwienia wymaga obecnie ciężkie położenie naszej Ojczyzny, zawieszam czasowo postanowienie art. V. i V.. przepisów służbowych dla Sekcji, ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym M. K. Z. Nr. 9. z dnia 15 września 1919 r. tyczących się udzielania urlopów.

Zarządzam aż do odwołania, że Szefowie Sekcji i Naczelnicy Wydziałów są uprawnieni do udzielania urlopów jedynie na czas do 3-ch dni, do których nie wlicza się czasu podróży.

W razach wyjątkowych należy prośby pracowników o udzielenie dłuższego urlopu — odpowiednio umotywowane — przedkładać do decyzyji Ministra K. Ż. za pośrednictwem Sekretaryatu Generalnego.

Minister Kolei Żelaznych.

W z. *J. Eberhardt.*

14.

OKÓLNIK

Min. Kol. Żel. z d. 23. XII. 1919. Nr. 4314839.

Do
Wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych
i Centr. Zarz. Kolei Wojskowych.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministrów Przemysłu i Handlu i Kolei Żelaznych o przewozie drzewa opałowego (patrz „Monitor Polski" z dnia 3 grudnia 1919. Nr. 254), przewóz drzewa opałowego w granicach b. Kongresówki, b. zaboru pruskiego, Galicji i Ziem Wschodnich *z dniem 1-go stycznia 1920 r.* winien się odbywać wyłącznie na podstawie imiennych listów przewozowych wydawanych i zaświadczonych przez Państwowy Urząd Węglowy.

1. Na liście przewozowym w chwili jego zaświadczenia i ostemplowania winny być wykazane:
   a) stacja nadawcza i docelowa,
   b) nazwisko lub firma nadawcy i odbiorcy,
   c) rodzaj towaru (drzewo opałowe),
   d) termin ważności listu przewozowego dla dokonania naładunku drzewa opałowego.

2. Imienne listy przewozowe z odpowiedniemi na nich zaświadczeniami z podpisem Kierownika Wydziału Drzewnego P. U. W. i pieczęcią P. U. W. mają być pisane w trzech egzemplarzach. Z nich duplikat po naładowaniu wagonu otrzymuje dostawca, zaś oryginał i triplikat idą razem z wagonem, po wykupieniu transportu na stacji przeznaczenia oryginał otrzymuje odbiorca transportu, triplikat zaś po odpowiedniem odstemplowaniu zostaje przesłany przez stację odbiorczą do P U. W.

3. W ten sposob zaświadczony list przewozowy jest wyłącznym i dostatecznym dokumentem dla przewozu drzewa opałowego; wszelkie obecnie stosowane stemple i podpisy innych instytucji automatycznie odpadają po wprowadzeniu w życie powyższych zarządzeń.

Taki list przewozowy ważny jest tylko w terminie wskazanym przez P. U. W. na danym liście przewozowym.

4. Wszelkie poprawki w powyższych danych w liście przewozowym bez odpowiedniego omówienia i zaświadczenia podpisem Kierownika Wydziału Drzewnego P. U W. i pieczęcią P. U. W. są nieważne.

5 Dublikat i triplikat nie posiadają znaczenia ani listu przewozowego ani też wykazu ładunkowego.

6. Wagony dla przewozu drzewa opałowego mają być dostarczano w granicach norm planu przewozowego w następującej kolejności:
   a) dla instytucji wojskowych i kolejowych,
   b) dla instytucji municypalnych, szpitali, zakładów dobroczynnych, szkół, ochron i instytucji rządowych,
   c) dla przemysłu,
   d) dla instytucji prywatnych i odbiorców prywatnych.

7. P. U. W. dla dozoru nad wykonaniem powyższych przepisów ustanawia w porozumieniu z Ministerstwem Kolei Żelaznych punkty kontroli transportów drzewa opałowego.

Osoby upoważnione do takiej kontroli winni wylegitymować się odpowiedniemi zaświadczeniami Ministerstwa Kolei Żelaznych lub Dyrekcji Kolejowej.

8. Powyższe przepisy nie dotyczą wewnętrznego obrotu drzewem opałowem w granicach b. Zaboru Pruskiego, Galicji i Ziem Wschodnich.

Wewnętrzne przewozy drzewa opałowego w granicach b. Zaboru Pruskiego, Galicji i Ziem Wschodnich należy uskuteczniać na warunkach i według norm wskazanych na każdy miesiąc w planie przewozowym.

Ministerstwo Kolei Żelaznych.

(—) *Czapski.*

15.

ROZPORZĄDZENIE

Min. Kol. Żel. w sprawie podniesienia taryfy towarowej na kolei dojazdowej Piotrków – Sulejów z dn. 31. XII. 1919.

Na mocy dekretu Nr. 152 z dn. 7 lutego r. b. Dziennik Praw Nr. 14 poz. 152 (konstytucyjnie zatwierdzonego w dn. 7 kwietnia r. b. Monitor Polski Nr. 82 z dn. 10 kwietnia) i w myśl porozumienia się z Ministerstwami Skarbu i Przemysłu i Handlu zarządzam co następuje:

Na drodze żelaznej dojazdowej Piotrków—Sulejów od 1 stycznia 1920 r. taryfa towarowa wraz z dodatkowemi opłatami podwyższa się o 100 %.

Minister Kolei Żelaznych

w z. (—) *Eberhardt.*

16.

OKÓLNIK

Min. Kol. Żel. w sprawie rozmów międzymiastowych z dn. 31. XII. 1919. Nr. 28258/19.

Do Sekcji i Wydziałów Ministerstwa Kol. Żel., Dyrekcji Kolei Państwowych i Dyrekcji Budowy.

Stosownie do zawiadomienia Ministerstwa Poczt i Telegrafów, Wojskowa Kontrola Urzędu Telefonów Międzymiastowych w Warszawie stwierdziła niejednokrotnie, że telefony w urzędach państwowych są używane często do rozmów prywatnych, przez co skarb państwa jest narażony na stratę należnych opłat, a prowadzące takie rozmowy osoby korzystają nieprawnie z pierwszeństwa w uzyskaniu połączenia.

Zwracając uwagę na niedopuszczalność podobnych nadużyć Ministerstwo Kolei Żelaznych poleca przedsięwziąć właściwe kroki, celem ich uniknięcia, tak przez odpowiednie uświadomienie pracowników, jakoteż przez wprowadzenie ścisłej kontroli rozmów międzymiastowych.

Minister

(—) *K. Bartel.*

RUCH SŁUŻBOWY

W Ministerstwie Kolei Żelaznych.

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Czerwiec 1919 r.			
Mianowani:			
Naczelnikiem Wydziału Rozrachunkowego dla Galicji i Ks. Cieszyńskiego:			
1. Karliński	I/VI	Va	
Starszym referentem:			
2. Pischinger Ernest	I/VI	VI	
Sierpień 1919 r.			
Mianowani:			
Starszym referentem:			
1. Wieliński Zygmunt	15/VIII	VI	
Wrzesień 1919 r.			
Mianowani:			
Urzędnikiem pozaetatowym.			
1. Zenowicz Alfons	22/IX	—	500
Październik 1919 r.			
Mianowani:			
Naczelnikami Wydziałów:			
a) Prawnego			
1. Pytliński Henryk Stanisław . . . . radca ministerjalny	1/X	Va	
b) Ogólnej kontroli i spraw dyscyplinarnych			
2. Zajączkowski Henryk, radca ministerjalny .	1/X	Va	
c) Gospodarczo-Finansowego			
3. Swaryczewski Józef, radca ministerjalny . .	1/X	Va	
d) Ogólnego			
4. Müller Wiktor	1/X	Va	

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
e) Ogólnego			
5. Taszycki Zygmunt, radca ministerjalny . .	1/X	Va	
Radcami Ministerjalnymi:			
6. Zajas Jan, starszy referent	1/X	Vb	
7. Zajączkowski Tadeusz, starszy referent . .	1/X	Vb	
8. Blumenthal Emil, z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału Kontroli Dochodów . .	1/X	Vb	
9. Mroczkowski Włodzimierz, starszy referent, z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału Buchalteryjno-Kasowego	1/X	Vb	
10. Moskwa Franciszek, starszy referent . . .	1/X	Vb	
11. Podlewski Józef, " " . . .	1/X	Vb	
Starszymi referentami:			
12. Gorayski Adam, referent	1/X	VI	
13. Wysocki Paweł, "	1/X	VI	
14. Kaliński Władysław, referent, z powierzeniem temuż kierownictwa Inspektoratu Szkolnego	1/X	VI	
15. Chilarski Antoni	1/X	VI	
16. Bogdanowicz Piotr	1/X	VI	
17. Schmidt Teodor	1/X	VI	
18. Tucholski Zygmunt, zastępca Naczelnika Rachuby	1/X	VI	
19. Przyłuski Leon, referent	1/X	VI	
20. Korabiewski Stanisław, referent	1/X	VI	
21. Wilke Wacław, referent	1/X	VI	
22. Zalisz Maksymilian, referent	1/X	VI	
23. Paschalis Franciszek, "	1/X	VI	
24. Matoga Witold	1/X	VI	
Referentami:			
25. Szczeciński Zygmunt, zastępca Naczelnika Kancelarji	1/X	VII	
26. Graefe Wacław, zastępca Naczelnika Kanc. .	1/X	VII	
27. Marciszewski Teofil	1/X	VII	
28. Dziekoński Stanisław	1/X	VII	
29. Zenowicz Alfons, urzędnik nieetatowy . . .	1/X	VII	

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
30. Zawojski Rajmund	1/X	VII	
31. Klechniowski Zygmunt	1/X	VII	
32. Głowacki Jan, pomocn. referenta	1/X	VII	
33. Kasprzak Władysław, pomocn. referenta . .	1/X	VII	
34. Kozerski Mieczysław, „ „ . . .	1/X	VII	
Zastępcą Naczelnika Rachuby:			
35. Bzowski Bronisław, kontroler	1/X	VII	
Pomocnikami referenta:			
36. Zakrzewski Henryk, sekretarz	1/X	VIII	
37. Kuczyński Wacław, „	1/X	VIII	
38. Cyzman Jan, „	1/X	VIII	
39. Szumski Zygmunt, „	1/X	VI I	
Zastępcą Naczelnika Kancelarji:			
40. Klimczak Franciszek, sekretarz	1/X	VIII	
Kontrolerami:			
41. Foszyński Franciszek, sekretarz	1/X	VIII	
42. Mirowska Marja, starszy rachmistrz	1/X	VIII	
Sekretarzami:			
43. Żdżarski Stefan, pomocn. sekretarza . . .	1/X	IX	
44 Dutkiewicz Tadeusz	1/X	IX	
45. Adamski Michał	1/X	IX	
46. Maćkow Adolf, djetarjusz	1/X	IX	
47. Dudziński Józef, starszy kancelista	1/X	IX	
48. Tomasiewicz Teodor, urzędnik nieetat. . .	1/X	IX	
49. Jagiełło Józef, rachmistrz	1/X	IX	
50. Wasiłowski Leonard, starszy kancelista . . .	1/X	IX	
51. Czaplicki Karol, „ „ . . .	1/X	IX	
52. Grabowski Bronisław, „ „ . . .	1/X	IX	
Starszymi Kancelistami:			
53. Moykowska Zenobja, kancelista	1/X	IX	
54. Lublicka Irena, kancelista	1/X	IX	
55. Berdau Eugenja, „	1/X	IX	
56. Groer Romana, „	1/X	IX	

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
57. Grzeszczyńska Alina, kancelista	1/X	X	
58. Rojewska Zofja (d. Sawner), kancelista . .	1/X	X	
59. Moycho Karol, urzędnik nieetatowy . . .	16/X	X	
60. Oszymowski Kazimierz, kancelista	1/X	X	
61. Ostrowska Marja, urzędnik nieetatowy . . .	1/X	X	
62. Ejchler Janina, " " . . .	1/X	X	
63. Kozierska Jadwiga, pomocnik rachmistrza .	1/X	X	
Kancelistami:			
64. Halman Anna, maszynistka	1/X	XI	
65. Augustynowicz Henryka, maszynistka . . .	1/X	XI	
66 Racinowski Maksymiljan, urzędnik nieetatowy	1/X	XI	
Pomocnikiem Rachmistrza:			
67. Zellma Jadwiga, urzędnik nieetatowy . . .	1/X	XI	
Urzędnikami pozaetatowymi:			
68. Około-Kułak Konstanty	1/X	—	450
69. Łukasiewicz Michał	20/X	—	20 mk. dziennie
Podwyższono płacę:			
1. Świętochowskiemu Ignacemu, lekarzowi naczelnemu	1/X	Va	
2. Gołębiewskiemu Aleksandrowi, inspektorowi z powierzeniem temuż kierownictwa Wydziału przedwstępnych studjów i koncesji	1/X	Va	
Powierzono kierownictwo:			
Spraw organizacyjnych:			
1. Zipserowi Kazimierzowi, b. Naczelnikowi Wydziału Budżetowego	31/X		
Wydziału Budżetowego:			
2. Gałeckiemu Adamowi, b. Kierownikowi Wydziału Ogólnego	30/X		

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Listopad 1919 r.			
Mianowani: Referentami:			
1. Woźniak Mieczysław	1/XI	VII	
2. Rużyczka Edmund	15 XI	VII	
Pomocnikiem referenta:			
3. Weber Józef	1/XI	VIII	
Starszym Kancelistą:			
4. Ustupski Tadeusz, urzędnik nieetatowy . . .	5 XI	X	
Urzędnikami pozaetatowymi:			
5. Smorczewska Wanda	1/XI	—	600
6. Dan Marjan	1/XI	—	600
7. Drapella-Turkowa Marja	28/XI	—	20 mk. dziennie
Podwyższono płacę:			
1. Zagnerowi Antoniemu	1 XI	—	800
2. Błaszkowskiemu Henrykowi	1/XI	—	800
3. Brzezińskiemu Piotrowi	1/XI	—	800
4. Lewickiemu Sykstusowi	1/XI	—	800
5. Burasiewiczowi Tadeuszowi	1/XI	—	700
6. Swieżyńskiemu Stanisławowi	1 XI	—	600
Przeniesiony do Dyrekcji Budowy i mianowany Prezesem:			
1. Stecewicz Józef, Szef Sekcji Budowy . . .	19/XI		
Przemianowany na woźnego i przeniesiony do Warszawskiej Dyrekcji:			
1. Mieczkowski Bronisław, manipul. kancelar. .	1/XI		
Zwolniony:			
1. Waśniewski Paweł, pomocnik referenta . . .	1/XI		
Grudzień 1919 r.			
Mianowani: Ministrem Kolei Żelaznych:			
1. Bartel Kazimierz	13/XII	II	

	Data nominacji	Kategorja płac etatowych	Wysokość pensji miesięcznej pozaetatowej w mark.
Pomocnikiem referenta:			
2. Greffkowicz Zygmunt	1/XII	VIII	
Rachmistrzem:			
3. Rogalewicz Julja	13/XII	X	
Urzędnikiem pozaetatowym:			
4. Borkowska Ludwika	1/XII		500
Powierzono pełnienie obowiązków:			
a) Stałego Zastępcy Szefa Budowy:			
1. Berkiewiczowi Janowi, Naczelnikowi Wydz.			
b) Kierownika Wydziału Ogólnego:			
2. Nowakowskiemu Zygmuntowi, starsz. refer.			
c) Stałego Zast. Naczeln. Wydz. Prawnego:			
3. Zajasowi Janowi, radcy ministerjalnemu			
d) Stałego Zastępcy Sekretarza Generalnego:			
4. Zajączkowskiemu Tadeuszowi, radcy minist.			
Zwolnieni:			
1. Borkowska Ludwika, urzędnik nieetatowy . .	16/XII		
Sprostowanie.			
W No. 8 i No. 10 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Kolei Żelaznych wkradły się pomyłki, które należy poprawić, jak poniżej:			
Powinno być:			
No. 8 str. 25 wiersz 13 od góry			
2. **Majewski Kazimierz**	15/VII	VIII	
No. 8 str. 26 wiersz 8 od góry			
3. **Głowacki Jan**	15/VIII	VIII	
No. 10 str. 33 wiersz 4 od góry			
1. **Tyszyński Kazimierz**	1/VIII	Vb	
No. 10 str. 34 wiersz 2 od dołu ma być: „z powierzeniem kierownictwa . . . . Landgrodowi — Wydziału Konstrukcyjno-Doświadczalnego.“			

DODATEK DO N-ru 12.

18.

Sprawozdanie Wydziału Kulturalno-Oświatowego M. K. Z.

Stan szkolnictwa kolejowego.

I. W b. Kongresówce.

W chwili objęcia kolei polskich przez nasze władze państwowe na terenie kol. Dyr. Warszawskiej i Radomskiej było około 60000 dzieci w wieku szkolnym, z których trzy czwarte znalazło się bez nauki; dotyczy to zwłaszcza dzieci reemigrantów, którzy później wrócili do kraju, gdy miejsca w szkołach były już pozajmowane. Gminy i miasta, na które Min. W. R. i P. O. włożyło częściowo obowiązek utrzymywania szkół otworzyły ilość niewystarczającą, a położone były przeważnie zbyt daleko od kolei, by dzieci kolejowców mogły do nich uczęszczać. Organizacje zawodowe kolejowców pomimo uchwał zjazdu, niestety, nie zrobiły prawie nic w dziedzinie szkolnictwa, tak, że cała praca w tej dziedzinie przypadła w udziale Min. Kolei i jego referatowi szkolnemu, przekształconemu następnie na Wydział Kulturalno-Oświatowy. Z pomocą przyszły kółka oświatowe w Granicy, Strzemieszycach, Skarzysku, Warszawie i Siedlcach.

W Dyr. Radomskiej niebawem utworzony był referat szkolny, którego staraniom zawdzięczać należy szkoły w Granicy, Strzemieszycach i Skarzysku. W Dyr. Warszawskiej chodziło przedewszystkiem o wznowienie szkół dawnych. Zajął się tą sprawą wydział szkolny Dyr. Warszawskiej, wznawiając w lutym 1919 r. szkoły w Granicy, Częstochowie, Koluszkach, Skierniewicach, Pruszkowie, Utracie, Kutnie, które dawniej stanowiły własność „Jedności" oraz szkoły w Warszawie, Pelcowiźnie, Ostrołęce i Sielcach — pozostałe po Kolejach Nadwiślanskich. W maju nadto powstały szkoły w Warszawie przy ul. Łódzkiej i w Pilawie. W kwietniu 1919 r. M. K. Z. zawarło układ z M. W. R. i O. P., mocą którego M. W. R. i O. P. zobowiązało się do pokrywania płac nauczycieli i dodatków do nich w szkołach otworzonych przy Kolei; na Min. Kolei Ż. spadał zaś obowiązek dostarczania i utrzymania lokali szkolnych oraz pokrywania świadczeń, do jakich obowiązane są gminy względem szkół. Nadto M. K. Ż. zastrzegło sobie prawo celem zyskania lepszych sił

nauczycielskich, wyznaczania specjalnych dodatków. Na tej podstawie uruchomiono dotąd w b. Kongresówce 15 szkół powszechnych z 6617 uczęszczających dzieci. Przedstawiono do upaństwowienia w Dyr. Warsz. 10, w Radom. 8 szkół o łącznej ilości 9458 dzieci. Nadto przy kolei istnieją szkoły średnie w Warszawie i Granicy i szkoły techniczne w Warszawie, Granicy i Skarzysku. Pomimo wszystko dziś stoimy wobec braku ogromnego szkół, których trzeba conajmniej jeszcze 90, aby uczynić zadość najpilniejszym potrzebom. Kursy dla analfabetów otwarto na 14 stacjach, poza nauką czytania i pisania prowadzi się tam wykłady z dziedziny arytmetyki, geografji i historji. M. K. Ż. dąży do tego, aby pracę w tym kierunku możliwie usystematyzować i w tym celu pragnie utworzyć kursy instrukcyjne dla nauczycieli. Obok tego na czternastu stacjach prowadzi się kursy specjalne kolejowe z działów telegrafu, ruchu, drogowego i mechanicznego. Słuchacze po zdaniu egzaminów służbowych są odsyłani na praktyczne zajęcie na pewien czas, zależnie od wydziału, w którym pracują, następnie kolejno przyjmowani są na wakujące posady. W Dyr. Warszawskiej odbyły się kursy w szkole technicznej a w Wydziale Mechanicznym dwutygodniowe dla starszych maszynistów, aby uzupełnić ich wiadomości i obznajmić z temi różnicami, jakie trafiają się w parowozach z rozmaitych dróg (ewent. otrzymanych z Francji). Wykładali na kursach doświadczeni urzędnicy: inż. Wolicki, Majewski, Kasprowicz, Seget i Lesiewicz (ruch pociągów) oraz dr. Świętochowski (hygiena i ratownictwo).

Dotąd odbyły się albo już są zorganizowane następujące kursy miesięczne a) dla pomocników maszynistów, b) dla przodowników i nadzorców — w Wydziale Drogowym, c) dla telegrafistów i pomocników zawiadowców stacji — w Wydziale Ruchu. W Dyrekcji Radomskiej odbyły się kursy w Wydziale Ruchu, w Wydziale Drogowym i Mechanicznym, jak w Dyrekcji Warsz. Kandydaci zaś na telegrafistów rozsyłani są po stacjach główniejszych i oddawani na naukę doświadczonym telegrafistom, którzy otrzymują premją za nauczanie.

Na kursach tych zwraca się szczególniej uwagę nietylko na zaznajamianie słuchaczy z budową kolei, parowozu, telegrafu i innych urządzeń kolejowych, lecz także ze sposobami wykonywania czynności służbowych, daje się także dużo praktycznych wiadomości i wprowadza się terminologję polską. Do II serji wykładów wprowadzono wszędzie naukę języka polskiego, arytmetyki i geografji Polski.

II. W Małopolsce.

A. Szkoły początkowe ogólno-kształcące.

W całej Galicji za czasów austrjackich było dosyć dużo szkół początkowych; dzieci kolejarzy miały możność uczęszczania do nich i dlatego zarządy kolejowe nie potrzebowały urządzać takich szkół.

Wyjątek stanowi stacja kol. Lwowska, na której w r. 1866 była założona szkoła przez kolejarzy. W roku 1880 na pamiątkę pobytu we Lwowie cesarza austrjackiego wybudowano ładny piętrowy gmach i tam w 1883 r. otworzone zostały dwie szkoły: początkowa i wydziałowa, do których uczęszczało około 300 dzieci kolejarzy. Umieszczono tam także i ochronkę. Zarząd kolei łożył na utrzymanie tych szkół, ochronka zaś utrzymywana była częściowo z funduszów kolei, częściowo ze składek instytucji i osób, zajmujących się kulturalno-oświatowemi sprawami.

Szkoła ta i ochronka egzystuje dotąd. Ministerstwo Kolei Żel. zatwierdziło w r. b. na jej utrzymanie 49000 koron, nie licząc kosztów, które ponosi Dyrekcja Lwowska na reparacje budynków i na inne potrzeby szkolne.

Na innych stacjach galicyjskich kolei dzieci kolejarzy uczęszczały do szkół ludowych, utrzymywanych kosztem kraju. Rada szkolna krajowa przychodziła z pomocą kolejarzom i budowała oraz utrzymywała szkoły dla ich dzieci, jak to między innemi miało miejsce w Nowym Sączu, gdzie egzystuje piękny gmach wśród domów kolonji kolejowej.

Podczas wojny bardzo mało szkół przybywało w Galicji. Dzieci kolejarzy Małopolskich, szczególniej niższej służby, która pozostawała na swoich miejscach, powyrastały i potrzebują nauki, a w istniejących szkołach ludowych miejsca dla nich niema. Trzeba więc znów przyjść z pomocą i dlatego na przedstawienie Dyrekcji Krakowskiej, Ministerstwo Kolei zmuszone było dać zapomogę — 20000, - koron — na budowę szkoły w Prokocimiu, gdzie około 700 dzieci kolejarzy potrzebuje nauki. Pozatem podaniem o pomoc szkolną innych podań nie było, ani z Dyrekcji Krakowskiej, ani Lwowskiej i Stanisławowskiej.

Przy objeździe moim linji kolejowych w Małopolsce kolejarze narzekali na małą ilość szkół, lecz sprawy budowy ich nie podejmowali. Nie podejmował tego i Związek kolejarzy na zjeździe swoim w Krakowie, gdzie pomimo bardzo silnego zaakcentowania spraw ekonomicznych, sprawy Kulturalno-Oświatowe były pominięte milczeniem.

B. Szkoły zawodowe.

Za czasów austrjackich w Krakowie egzystowała szkoła dla dozorców (Bahnmeistrów) z kursem rocznym. Kandydaci dla przygotowania pomocników zawiadowców byli wysyłani do Wiednia, gdzie przy Ministerstwie Kolei istniała odpowiednia szkoła.

Kandydaci na telegrafistów oddawani byli do wyszkolenia starszym telegrafistom, którzy obznajmiali ich z obowiązkami służbowemi. Oprócz tego po całej linji kolejowej rozsyłani byli nauczyciele, którzy mieli obowiązek egzaminować funkcjonarjuszów kolejowych ze służby ruchu i telegrafu, a nieumiejących pouczać. Do tego służyły oddzielne lokale na rozmaitych stacjach. Ślady ich pozostały i dzisiaj w tak zwanych „szkołach“ w Krakowie, Nowym Sączu i na innych stacjach. Pomoce naukowe dla tej nauki są częściowo zniszczone i potrzebują wznowienia lub dopełnienia.

Kandydaci do Wydziału Mechanicznegu, a mianowicie na maszynistów, rekrutowali się w Galicji z liczby tych, którzy ukończyli szkoły rzemieślnicze; technicy zaś wogóle — ze szkoły przemysłowej w Krakowie.

Kandydatów do Wydziału Ruchu rozesłała dla wyszkolenia Dyrekcja Krak. w liczbie 50 po stacjach, znajdujących się pod zarządem doświadczonych zawiadowców.

To samo się dzieje z przygotowaniem telegrafistów. Nadto funkcjonują w Galicji jeżdżący nauczyciele, o których była mowa wyżej.

W Dyrekcji Lwowskiej, we Lwowie, urządzone są obecnie i funkcjonują 2-miesięczne kursy dla przygotowania starszych robotników torowych, a wkrótce będą tam otwarte i kursy dla nadzorców. Wykłady odbywają się w biurze Wydziału Drogowego, w gmachu Zarządu we Lwowie. Czynny udział w tem biorą inżynierowie Wiktor i Proszek.

W Dyrekcji Stanisławowskiej pod względem szkolnictwa technicznego i zawodowego nic się nie robi.

III. W Wielkopolsce.

W Poznańskiem dla służby niższej, która jedynie jest polską, Rada Ludowa zamierza rozesłać na linje dróg żelaznych studentów wyższych zakładów naukowych Polaków dla nauczenia języka polskiego.

Dla przygotowania średnich pracowników kolejowych kandydaci wysyłani są na stacje dla praktycznego wyszkolenia i zaznajomienia się z biegiem służby, przyczem ustanowiona jest ścisła kontrola nauczania w każdej gałęzi służby.

Szkół Technicznych i wogóle jakichkolwiek szkół kolejowych w Poznańskiem niema przy kolei.

IV. Na Kresach.

Na śląskich kolejach szkolnictwo kolejowe nie egzystuje.

Na Kresach Wschodnich koleje znajdują się pod zarządem Ministerstwa Spraw Wojskowych. Wydział Kulturalno-Oświatowy zajmie się tam pracą z chwilą objęcia ich przez Ministerstwo Kolei Żel.

W Brześciu, Wołkowysku i Wilnie kolejarze Polacy upominali się o szkoły polskie, gdyż dzieci ich albo zostają bez nauki, albo muszą chodzić do szkół rosyjskich.

W Mińsku jest szkoła polska 4-klasowa utrzymywana przez Koło kolejowe i Macierz Polską i 8-klasowa szkoła, w której 6 klas jest ogólnokształcących i 2 klasy z naukami technicznemi, nauka wykładana była po rosyjsku.

W Białymstoku kolejarze związali się w Koło bezpartyjne (na podstawie, jak twierdzą polskości i religijności) w celu tworzenia szkół polskich dla swoich dzieci.

W Starosielcach utworzyli szkołę dla 200 dzieci. (Czynny udział przyjmuje tam zawiadowca stacji p. Czarkowski).

W Wołkowysku Koło kolejowe z Prezesem p. Brajczewskim utworzyło w budynku kolejowym bibljotekę, przy której oprócz czytelni odbywają się odczyty i nauka języka polskiego, historji i geografji dla analfabetów. Założona też jest i szkoła dla dzieci w budynku kolejowym; uczęszcza do niej 216 dzieci.

Na St. Lida jest gmach na szkołę kolejową i kolejarze utworzyli tam szkołę, lecz nie mają środków na jej utrzymanie.

W Wilnie jest około 1000 urzędników, Polaków, którzy pragną uczyć dzieci po polsku, szkół zaś takich niema. Na stacji kolejowej jest gmach po byłej szkole technicznej odpowiednio urządzonej, ale zajęty obecnie przez urząd aprowizacyjny. Kolejarze utworzyli tam koło i chcą mieć szkołę polską dla swych dzieci, nie chcąc ich posyłać do istniejących w Wilnie szkół rosyjskich i czekają na opróżnienie gmachu szkolnego. Prezesem koła jest p. Filipowicz, który otworzył też czytelnię, bibljotekę i zamierza z pomocą członków straży kresowej organizować przy czytelni odczyty, uzupełniające wykształcenie i kursy dla analfabetów.

Wogóle kolejarze ożywieni są tam bardzo duchem patrjotycznym i pod wpływem tego krzątają się koło utworzenia szkół i odruszczenia tych kolejarzy Polaków, którzy przed wojną, pracując na kolejach pod rządem rosyjskim byli rusyfikowani, a obecnie bardzo gorąco odczuwają potrzebę zapoznania się z językiem polskim, geografją, historją polską i wogóle z kulturą polską.

Warszawa, dnia 31 grudnia 1919 r.

Inspektor Szkolny Ministerstwa Kolei Żelaznych

inż. *W. Kaliński.*